Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10805**
19. Wahlperiode 11.06.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10265 –

Reduzierung der Mehrwertsteuer auf Tickets des Fernverkehrs und Mehrwertsteuerbefreiung für Universaldienstleistungen der Deutschen Post AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur schlägt vor, die Mehrwertsteuer auf Fahrscheine des Fernverkehrs von 19 Prozent auf 7 Prozent zu senken. Für einen entsprechenden Schritt hat sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer ausgesprochen (https://twitter.com/BMVI; www.spiegel.de/politik/deutschland/deutsche-bahn-andreas-scheuer-will-steuer-auf-tickets-senken-a-1263226.html).

Darüber hinaus sind Universaldienstleistungen der Deutschen Post AG entgegen der Empfehlungen der Monopolkommission von der Mehrwertsteuer befreit. Die KfW hält rund 20,5 Prozent der Anteile der Deutschen Post AG (www.monopolkommission.de/de/gutachten/sondergutachten/gesamtliste.html; www.dpdhl.com/de/investoren/aktie/aktionaersstruktur.html).

1. Wie hoch sind die Einnahmen des Bundes aus der Mehrwertsteuer auf Fahrscheine des Eisenbahnfernverkehrs in den letzten zehn Jahren (bitte pro Jahr angeben)?

2. Wie hoch waren die Einnahmen des Bundes aus der Mehrwertsteuer auf Fahrscheine der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr jährlich in den letzten zehn Jahren?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Daten über die tatsächlichen Steuereinnahmen aus Fahrscheinen des Eisenbahnfernverkehrs vor. Im Übrigen sind Angaben zu einzelnen Steuerpflichtigen wegen des Steuergeheimnisses nicht möglich.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 6. Juni 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Mindereinnahmen wären durch eine Verringerung der Mehrwertsteuer für Fahrscheine des Eisenbahnfernverkehrs von 19 Prozent auf 7 Prozent jährlich zu erwarten (bitte einen Zahlenwert auf der Grundlage der letzten fünf Jahre angeben)?

Nach aktueller Schätzung auf Grundlage veröffentlichter Jahresabschlüsse und weiterer Annahmen würde die Anwendung des ermäßigten Satzes auf Personenbeförderungen im Eisenbahnfernverkehr (Beförderungsstrecken über 50 km) zukünftig zu jährlichen Umsatzsteuermindereinnahmen in einer Größenordnung von 0,5 Mrd. Euro führen.

4. Aus welchen Gründen wird bei der Höhe des Mehrwertsteuersatzes zwischen Eisenbahnnahverkehr und Eisenbahnfernverkehr unterschieden?

Das nationale Umsatzsteuergesetz begünstigt in § 12 Absatz 2 Nummer 10 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr, und zwar u. a. die Beförderungen von Personen im Schienenbahnverkehr, im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen, im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und im Verkehr mit Taxen jeweils innerhalb einer Gemeinde oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt. Diese Leistungen unterliegen dem ermäßigten Umsatzsteuersatz von 7 Prozent.

Diese Umsatzsteuerermäßigung wurde aus sozial- und verkehrspolitischen Gründen eingeführt, um den Nahverkehr mit seinen vorwiegend unter sozialen Gesichtspunkten ausgestalteten Tarifen zu begünstigen und den besonderen Verkehrsverhältnissen in den Ballungsgebieten der Großstädte Rechnung zu tragen. Als Nahverkehr gilt gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes grundsätzlich eine Reiseweite von bis zu 50 Kilometern. Diese 50-Kilometer-Grenze ist aus Gründen der Einheitlichkeit der Rechtsordnung in § 12 Absatz 2 Nummer 10 Buchstabe b UStG übernommen worden.

5. Wie steht Deutschland, nach Kenntnis der Bundesregierung, im europäischen Vergleich bei der Erhebung von Mehrwertsteuer auf inländische Fahrscheine des Eisenbahnfernverkehrs?

Die Steuererhebung ist wie die Steuerfestsetzung in Deutschland Aufgabe der Länder. Es liegen keine Kenntnisse hinsichtlich Besonderheiten bei der Erhebung der Umsatzsteuer von Eisenbahnunternehmen in Deutschland vor. Dies gilt auch für die Steuerfestsetzung in anderen EU-Mitgliedstaaten.

6. Welche Beweggründe stehen hinter den in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Überlegungen des Bundesverkehrsministers?

   a) Wird durch diese Maßnahme auf eine Reduzierung des Ticketpreises gezielt?

   b) Sollen mithilfe der Reduzierung der Mehrwertsteuer neue finanzielle Möglichkeiten speziell bei der Deutschen Bahn AG für Investitionen geschaffen werden?

Mit der Gesamtstrategie der Bundesregierung für den Klimaschutz im Verkehr werden die im Klimaschutzplan 2050 vereinbarten Klimaschutzziele für das Jahr 2030 sichergestellt. Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist aktiver Klimaschutz. Daher sind Maßnahmen zur Stärkung der Verlagerung ein wichtiger Teil der Gesamtstrategie.

Ein geeigneter Hebel für die Verlagerung auf die Schiene ist die Erhöhung der Attraktivität des Bahnfahrens. Eine mögliche Maßnahme wäre die Vergünstigung von Bahntickets durch die Absenkung der Umsatzsteuer auf Tickets für den Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent. Die DB AG geht davon aus, dass eine Steuersenkung bei Zugtickets fünf Millionen zusätzliche Fahrgäste pro Jahr bringt.

c) Steht die vorgeschlagene Maßnahme in einem Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 der Bundesregierung?

Nein.

7. Lässt nach Ansicht der Bundesregierung die Mehrwertsteuersystemrichtlinie einen niedrigeren Mehrwertsteuersatz als 7 Prozent für Fahrscheine des Eisenbahnnahverkehrs und des Eisenbahnfernverkehrs zu, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Möglichkeit vor dem Hintergrund ihrer Beweggründe in Frage 6?

Artikel 98 der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (kurz: Mehrwertsteuersystemrichtlinie) ermöglicht grundsätzlich den Mitgliedstaaten der EU die Anwendung von bis zu zwei ermäßigten Steuersätzen, die jedoch mindestens 5 Prozent betragen müssen und nur auf solche Lieferungen und Dienstleistungen angewandt werden dürfen, die in Anhang III der MwSt-Systemrichtlinie aufgeführt sind. Anhang III Nummer 5 nennt die Beförderung von Personen und des mitgeführten Gepäcks.

8. Wirken sich die die angesprochenen Überlegungen und die angestrebte Verbesserung des Angebots auf die Strategie zum Netzausbau aus?

Derzeit wird eine Angebotskonzeption 2030 im Rahmen des Deutschland-Takts erarbeitet, die eine wichtige Grundlage für die weitere Strategie des Netzausbaus bilden wird. Daraus abgeleitete zusätzliche Infrastruktur zum Netzausbau wird hinsichtlich ihres Bedarfs auf der Grundlage von in regelmäßigen Abständen seitens des BMVI in Auftrag gegebenen Verkehrsprognosen bewertet. Eventuelle Änderungen der Umsatzbesteuerung von Mobilitäts- und Transportdienstleistungen würden in neuen Verkehrsprognosen und ggf. in darauf basierenden Projektbewertungen entsprechend berücksichtigt.

9. Ist eine steuerliche Begünstigung nach Meinung der Bundesregierung die einzige Möglichkeit für eine Steigerung der Angebotsattraktivität der Deutschen Bahn AG?

a) Sieht die Bundesregierung weitere Ansätze bei der Deutschen Bahn AG, um deren Attraktivität für Kunden zu steigern?

b) Wenn ja, welche Ansätze sieht die Bundesregierung?

Verbesserte steuerliche Rahmenbedingungen können ein wesentliches Element zur Attraktivitätssteigerung der Eisenbahn sein. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat ein Zukunftsbündnis Schiene aus Politik, Wirtschaft und Verbänden eingerichtet, das einen Schienenpakt vorbereitet, der bis 2022 vereinbart werden soll. Dort werden in sechs Arbeitsgruppen verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung von Zuverlässigkeit, Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Bahn diskutiert:

1. Mit dem Deutschlandtakt sollen kürzere Fahrzeiten und bessere Verbindungen, sowohl in den Metropolregionen als auch im ländlichen Raum, ermöglicht werden (pünktlichere Bahn).
2. Die Kapazitäten sollen ausgebaut werden. Hierzu gehören die Umsetzung eines 740-Meter-Netzes für Güterzüge bis 2020, die Digitalisierung der Schiene durch Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik auf ETCS und der Umbau der Stellwerke in digitale Stellwerke DSTW, eine Erhöhung des Elektrifizierungsgrads, ein Investitionshochlauf und eine auskömmliche Finanzierung für Neu- und Ausbau sowie der Abschluss einer neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zur Finanzierung von Erhaltungsinvestitionen. So werden eine höhere Zuverlässigkeit und mehr Kapazität bei gleichzeitiger Reduktion der Betriebs- und Instandhaltungskosten erreicht. Dadurch ist es möglich, bereits vor dem Bau zusätzlicher Gleise mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies wirkt sich positiv auf die Trassenpreise aus, die dadurch dauerhaft gesenkt werden (zuverlässigere Bahn).
3. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene soll gestärkt werden. Dies soll durch die seit Mitte 2018 wirksame Absenkung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr unterstützt werden. Mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ soll die Wirtschaftlichkeit und Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs gesteigert werden. Auch die Überarbeitung der Gleisanschlussförderung und Förderung privater Anlagen des Kombinierten Verkehrs soll die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. Zudem soll mit dem Tausend-Bahnhöfe-Programm und in Fortsetzung der Offensive zugunsten kleinerer Schienenverkehrsstationen die Herstellung der Barrierefreiheit beschleunigt werden. Daneben soll auch die Attraktivität der Bahnhöfe und ihres Umfeldes mit Schwerpunkt auf den Empfangsgebäuden und den Bahnsteigen gesteigert werden (flexiblere Bahn).
4. Der Lärm- und Klimaschutz soll vorangebracht werden, um die Akzeptanz für Verkehrsverlagerung zu erreichen. Hierzu gehören die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 und das ab Dezember 2020 geltende Verbot lauter Güterwagen (nachhaltigere Bahn).
5. Innovationen werden gefördert. Hierzu wurde ein deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung gegründet sowie ein „Bundesforschungsprogramm Schiene“ und ein „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ aufgelegt, um die Innovationskraft des Schienengüterverkehrs gezielt zu stärken und die durchgreifende Modernisierung des gesamten Sektors zu initiieren und zu verstetigen (innovative Bahn).
6. Auch unterstützt der Bund den Schienensektor dabei, Fachkräfte in einer Imagekampagne zu gewinnen und die Berufsbilder im Schienensektor weiterzuentwickeln, um die Zukunftsfähigkeit der Schiene zu ermöglichen (zukunftssichere Bahn).

Die Vorschläge werden vor Abschluss des Schienenpaktes in der Bundesregierung beraten und abgestimmt.

10. Wie bewertet die Bundesregierung im selben Schritt eine Verringerung der Mehrwertsteuer von 19 Prozent auf 7 Prozent auf Fahrscheine des Busfernverkehrs in Deutschland?

a) Wie hoch waren die Einnahmen des Bundes aus der Mehrwertsteuer auf Fahrscheine des Busfernverkehrs jährlich in den letzten fünf Jahren?

b) Welche Mindereinnahmen wären durch die Verringerung der Mehrwertsteuer auf Fahrscheine des Busfernverkehrs jährlich zu erwarten (bitte einen Zahlenwert auf der Grundlage der letzten fünf Jahre angeben)?

Bei einer Absenkung der Umsatzsteuer für Fahrscheine im Verkehrsbereich ist der Grundsatz der Neutralität der Umsatzsteuer zu berücksichtigen.

Der Bundesregierung liegen keine statistischen Daten über die Höhe der Einnahmen der Bus-Fernverkehrsunternehmen aus den Ticketverkäufen oder den daraus resultierenden Umsatzsteuereinnahmen vor. Deshalb ist keine gesicherte Bezifferung der Umsatzsteuermindereinnahmen bei einer Steuerabsenkung möglich.

11. Welche Beweggründe stehen hinter der Mehrwertsteuerbefreiung für Universaldienstleistungen der Deutschen Post AG vor dem Hintergrund, dass die Monopolkommission seit 2013 (Sondergutachten 67) die Veräußerung der Anteile des Bundes an der Deutschen Post AG sowie die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Universaldienstleistungen der Deutschen Post AG fordert und diese Forderung in ihren Sondergutachten 74 (2015) und 79 (2017) erneuerte?

a) Warum wurden die Empfehlungen der Monopolkommission nicht umgesetzt?

b) Wurden die Empfehlungen der Sondergutachten der Monopolkommission bewusst missachtet?

c) Steht die fehlende Umsetzung der Empfehlungen der Sondergutachten im Zusammenhang mit den Anteilen des Bundes an der Deutschen Post AG?

Die Empfehlung der Monopolkommission, die Umsatzsteuerbefreiung abzuschaffen, wurde nicht umgesetzt, da eine Initiative auf europäischer Ebene zur hierfür erforderlichen Änderung der Mehrwertsteuersystemrichtlinie nach Ansicht der Bundesregierung keine Aussicht auf Erfolg hat.

Zu der Empfehlung der Monopolkommission, die Anteile des Bundes an der Deutschen Post AG zu veräußern, weist die Bundesregierung darauf hin, dass der Bund an seinem Privatisierungsziel für die Deutsche Post AG festhält. Die von der Monopolkommission wiederholt geäußerte Sorge eines bestehenden „massiven Interessenkonflikts“ zwischen der Aufgabe des Bundes als Regulierer und der Eigentümerstellung mit dem Interesse einer Dividendenausschüttung wird nicht geteilt. Entscheidungen der Bundesregierung betreffend den Umgang mit Beteiligungen des Bundes werden nach fachlichen Kriterien getroffen. Sollten im Einzelfall Interessenkonflikte zu Tage treten, wären diese nach den einschlägigen Vorschriften zu lösen.

d) Werden aus Sicht der Bundesregierung andere Postdienstleistungsunternehmen, die ebenfalls Universaldienstleistungen erbringen, durch die Mehrwertsteuerbefreiung der Deutschen Post AG benachteiligt?

Mit dem am 5. März 2010 vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Gesetz zur Umsetzung von steuerlichen EU-Vorgaben sowie zur Änderung steuerlicher Vorschriften (BGBl. 2010 I, Seite 386) ist § 4 Nummer 11b UStG dahingehend geändert worden, dass die Umsatzsteuerbefreiung nur für solche Leistungen greift,

die dem Gemeinwohl dienen. Dazu zählen Leistungen, mit denen eine Grundversorgung der Bevölkerung sichergestellt wird, mithin die sogenannten Post-Universaldienstleistungen. Die Vorschrift ist offen ausgestaltet, d. h. jeder Unternehmer, der die persönlichen und die sachlichen Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt, kann Post-Universaldienstleistungen umsatzsteuerfrei erbringen.

Bei Inanspruchnahme der Umsatzsteuerbefreiung müssen sich die leistenden Unternehmer gegenüber dem Bundeszentralamt für Steuern zum flächendeckenden Anbieten der Gesamtheit oder einzelner Teilbereiche der Post-Universaldienstleistungen verpflichten. Darüber hinaus müssen die Universaldienstleistungen bestimmte Qualitätsanforderungen erfüllen und zu erschwinglichen Preisen erbracht werden.

Angesichts der für alle Unternehmer gleichermaßen geltenden Zugangsvoraussetzungen ist eine Benachteiligung nicht gegeben.

12. Sieht die Bundesregierung Reformbedarf bei den Universaldienstvorgaben?

Mit Blick auf deutliche Strukturveränderungen in den Postmärkten muss aus Sicht der Bundesregierung der aktuelle Rechtsrahmen überprüft und weiterentwickelt werden, nicht zuletzt, um eine erfolgreiche digitale Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft zu gewährleisten. Dies ist auch im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbart. Diese Prüfung schließt die Universaldienstvorgaben mit ein. Auch nach § 11 Absatz 2 Satz 2 des Postgesetzes ist die Festlegung der Universaldienstleistungen der technischen und gesellschaftlichen Entwicklung anzupassen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333